



Der Ministerpräsident des
Landes
Baden-Württemberg
Cem Özdemir



Der Bayerische Ministerpräsident
Dr. Markus Söder



Niedersächsischer
Ministerpräsident
Olaf Lies

September 2026

Entschlossen handeln, fairen Wettbewerb sichern, Strukturbrüche vermeiden

Die Automobilindustrie ist das wirtschaftliche Herz Deutschlands und Europas. Für Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen ist sie als Leitindustrie Motor für Wertschöpfung, Beschäftigung und Wohlstandssicherung. Eine starke Mittelstandsstruktur und Zulieferbranche sowie Millionen Arbeitsplätze bilden das Rückgrat unserer Wirtschaft. Die Branche befindet sich derzeit in einem historischen Umbruch: E-Mobilität, Digitalisierung und autonomes Fahren, hohe Investitionsbedarfe und hohe Standortkosten, geopolitische und handelspolitische Konflikte sowie neue internationale Konkurrenten stellen die Automobilindustrie vor große Herausforderungen. China ist für die deutsche Automobilindustrie ein wichtiger Partner und Markt; zugleich führt die dynamische Entwicklung chinesischer Hersteller zu einem intensiveren internationalen Wettbewerb. Dieser Wettbewerb muss fair und transparent gestaltet werden. Insbesondere die Europäische Union ist gefordert, dies mit einer geeigneten Strategie sicherzustellen.

Die Auswirkungen der Transformation auf die Beschäftigung in der Automobilindustrie sind besorgniserregend: So sind laut Branchenverband VDA seit dem Beschäftigungshöchststand 2018 bereits zehntausende Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie verloren gegangen, insbesondere in der Zuliefererindustrie. Allein im vergangenen Jahr gingen rund 52.000 Jobs verloren.

Klar ist: Damit Deutschland auch künftig automobiles Kernland ist, brauchen wir eine zeitnahe, deutliche Verbesserung bei den Rahmenbedingungen und entschlossenes Entgegensteuern, wo Fehlentwicklungen sichtbar werden. Die von der Bundesregierung auf den Weg gebrachten Maßnahmen wie die steuerliche Begünstigung von E-Dienstwagen oder die Kfz-Steuerbefreiung für E-Autos bis zum Jahr 2035 begrüßen die Autoländer. Um den Wohlstand unseres Landes nachhaltig zu sichern, sind weitere grundlegende Reformen unumgänglich. Dabei liegen viele entscheidende Hebel in Brüssel: Nötig sind insbesondere eine innovationsfreundliche Regulierung sowie die Prüfung zielgerichteter Schutzinstrumente auf EU-Ebene.

Staatsministerium Baden-Württemberg

Telefon: 0711 2153-0
Telefax: 0711 2153-355

E-Mail: poststelle@stm.bwl.de
Internet: www.baden-wuerttemberg.de

Richard-Wagner-Straße 15
70184 Stuttgart

Bayerische Staatskanzlei

Telefon: 089 2165-0
Telefax: 089 294044

E-Mail: staatskanzlei@stk.bayern.de
Internet: www.bayern.de

Franz-Josef-Strauß-Ring 1
80539 München

Niedersächsische Staatskanzlei

Telefon: 0511 120-0
Telefax: 0511 120-6830

E-Mail: poststelle@stk.niedersachsen.de
Internet: www.niedersachsen.de

Planckstraße 2
30169 Hannover

In diesem Kontext müssen auch die Entwicklungen auf den weltweiten Automobilmärkten im Blick behalten werden. Während in China sowohl auf dem Heimatmarkt sowie beim Export die Elektromobilität eine zentrale Rolle spielt, werden in den USA und auch in anderen Regionen der Welt Verbrenner noch länger eine bedeutende Rolle spielen.

Die drei Autoländer Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen werden sich nach Kräften weiterhin auf allen Ebenen für einen passenden Rahmen und nötige Reformen einsetzen. Wir müssen die Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit sowie Innovationskraft der Automobilindustrie erhalten und die Beschäftigung dauerhaft sichern. Dazu gehört zum Beispiel eine maßvolle Local-Content-Industriepolitik. Dabei geht es nicht um Protektionismus und die Abkehr vom freien Handel, sondern um den Schutz unserer strategischen Handlungsfähigkeit. Zugleich muss die EU ihre Exportmärkte diversifizieren, Handelsabkommen mit strategischen Partnern vorantreiben und den Zugang zu Wachstumsregionen weiter verbessern sowie die Innovations- und Wachstumsfähigkeit der europäischen Industrie unterstützen.

Unsere Forderungen an die Europäische Union und die Bundesregierung:

I. Standortpolitik für wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen

- Der gesamte Wirtschaftsstandort Deutschland mit dem Leitmarkt der Automobilindustrie steht vor entscheidenden Weichenstellungen. Um im globalen Wettbewerb zu bestehen und nachhaltigen Wohlstand zu sichern, muss der Bund weiterhin strukturelle Herausforderungen entschlossen aufgreifen und die allgemeinen Standortfaktoren in Deutschland verbessern. Die Bundesregierung hat erste wichtige Reformen auf den Weg gebracht: Weitere Entscheidungen müssen nun zeitnah folgen, um die Unternehmen zu entlasten und internationales Kapital anzuziehen. Insbesondere die Sozialversicherungssysteme müssen zukunftssicher aufgestellt werden, gerade auch im Hinblick auf die Arbeitskosten. Weiter ist die Bundesregierung angehalten, die Energiekosten für die Wirtschaft weiter zu senken (u.a. im Bereich Netzentgelte, Stromsteuer). Die EU sollte in diesem Kontext auch die Anwendbarkeit des Industriestrompreises und der Strompreiskompensation weiter öffnen. Bundesweit braucht es zudem Investitionen in Schienen, Brücken und Straßen sowie Glasfasernetze.
Deutschland braucht gezielte Investitionen in Schlüsseltechnologien wie KI, Mikroelektronik und Cleantech. Die Hightech-Agenda der Bundesregierung muss Stärken und daher Exzellenzzentren und Spitzenforschung vernetzen. Zudem muss der Schwerpunkt auf einen beschleunigten Transfer in die Wirtschaft liegen.
- Bürokratie abbauen: Die Förderanträge und Genehmigungsverfahren, z. B. für Ladeinfrastruktur und grüne Industrieprojekte, müssen massiv entschlackt, digitalisiert und beschleunigt werden. Stark belastende Berichts- und Evaluationspflichten müssen umfassend abgebaut werden. Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen gehen bei den Berichtspflichten disruptive Wege. Bayern hat bereits im Rahmen seiner Deregulierungs- und Entbürokratisierungsoffensive mit den Modernisierungsgesetzen alle landesrechtlichen Berichts- und Evaluationspflichten abgeschafft. Auch Baden-Württemberg schafft umfassend landesrechtliche Berichts-, Dokumentations- und Aufbewahrungspflichten ab, soweit diese nicht ausnahmsweise durch eine Rechtsverordnung erhalten

werden. Niedersachsen überprüft mit einem Dokumentationsmoratorium Berichts-, Dokumentations-, Nachweis- und Evaluationspflichten und baut diese weitgehend ab. Pflichten, die nicht zwingend erforderlich sind, sollen spätestens ab Ende 2026 entfallen. Zudem werden mit einer Berichtspflichten-Bremse bei Landesgesetzen neue Berichts- und Dokumentationspflichten grundsätzlich vermieden oder klar befristet. Diese Initiativen könnten sowohl für die Bundesregierung als auch die Europäische Kommission eine Blaupause sein, damit die Unternehmen spürbar entlastet werden. Mit der Föderalen Modernisierungsagenda sowie dem jüngst verabschiedeten Reformpaket sind auf Bundesebene die Grundlagen für einen umfassenden Abbau gelegt. Jetzt kommt es darauf an, dass Vereinbarte möglichst schnell umzusetzen, insbesondere durch einen zeitnahen Erlass des angekündigten Berichtsentlastungsgesetzes.

II. Realistische EU-Regulierung für Transformation ohne Brüche

- Die Elektromobilität bleibt die zentrale Zukunftstechnologie in der Automobilwirtschaft. Solange der Hochlauf der Elektromobilität jedoch nicht in allen globalen Absatzmärkten gleich stark voranschreitet, braucht es als Übergangstechnologie hocheffiziente Verbrenner, Plug-in-Hybride und Range Extender, um Beschäftigung und Wertschöpfung in Deutschland zu sichern und ein Erreichen der Klimaziele ohne Bruch in der Industrie zu gewährleisten. Deshalb setzen sich alle drei Autoländer gegenüber Bundesregierung, Rat und Europäischem Parlament mit voller Kraft dafür ein, dass die europäische CO₂-Flottenregulierung weiter flexibilisiert und technologieoffener ausgestattet wird. Die regulatorische Erfassung von Fahrzeugen im Rahmen der Flottenzielwerte sollte daher so ausgestaltet sein, dass sie Innovationen im Bereich der erneuerbaren Kraftstoffe nicht behindert, sondern gezielte Investitionen in klimaneutrale Mobilitätslösungen anreizt. Fahrzeuge, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, sollten im Rahmen der Flottenregulierung unverzüglich als Nullemissionsfahrzeuge angerechnet werden können.
- Weiterhin sind die CO₂-Flottengrenzwerte nicht realistisch. Wir fordern deshalb eine Flexibilisierung der Flottengrenzwerte, die Absenkung des CO₂-Minderungsziels für 2035 auf pauschal 90 Prozent (ohne Kompensation), eine weitergehende und frühzeitige Anrechenbarkeit von erneuerbaren Kraftstoffen, grünem Stahl und weiteren Materialien wie Aluminium, sowie eine Ausweitung des Averaging-Zeitraums auf die Jahre 2028 bis 2032, um den Herstellern den notwendigen Spielraum einzuräumen und Strafzahlungen zu vermeiden. Die geplante Verschärfung des Utility Factors für PHEV ab 2027 sollte ausgesetzt werden, damit die Hersteller Planungssicherheit haben und PHEV weiterhin als Brückentechnologie anbieten können. Super Credits sollten nicht einseitig auf eine bestimmte Fahrzeuglänge beschränkt werden, sondern auch Effizienzkriterien beinhalten.
- Die Elektrifizierung von Unternehmensflotten begrüßen wir grundsätzlich. Den aktuellen Vorschlag der EU-Kommission für eine Unternehmensflotten-VO lehnen wir ab. Eine solche Regulierung würde tief in unternehmerische Entscheidungen eingreifen, zusätzliche Bürokratie schaffen und insbesondere die Unternehmen belasten. Stattdessen sollte die Europäische Union den Fokus auf das Setzen von Anreizen legen.

- Auch für den LKW-Bereich muss das Review vorgezogen werden. Denn ohne gleichzeitigen Hochlauf der Ladeinfrastruktur können die CO₂-Reduktionspfade faktisch nicht eingehalten werden, während die drohenden Strafen von existenzieller Bedeutung für die LKW-Sparte sind.

III. Europäische Technologie- und Investitionspolitik weiterentwickeln

- Schlüsseltechnologien strategisch ausbauen: Europa muss eine gemeinsame europäische Industriepolitik etablieren, die den Aufbau von Kapazitäten bei Halbleitern, Software, Batterien und Wasserstoff sowie synthetischen Kraftstoffen gezielt anreizt – etwa durch Gigafabriken, eine innovationsfreundliche Regulatorik, schnellere Genehmigungen, Reallabore und direkte Produktionsförderung.
- Insbesondere eine leistungsfähige und ökologisch nachhaltige Batterietechnologie ist für die Mobilität der Zukunft und damit den Wirtschaftsstandort Deutschland zentral. Ohne sie fehlen die Grundlagen für neue Wertschöpfungsketten, den Erhalt von Arbeitsplätzen und eine auch künftig starke Automobilindustrie in Deutschland und Europa. Die Politik hat diese Herausforderungen erkannt und mit der Forschungsfabrik Batterie, dem IPCEI Batterietechnologie sowie gezielter Unterstützung von Großprojekten wichtige Grundsteine für den Auf- und Ausbau von Batteriewertschöpfungsketten in Deutschland und Europa gelegt. Dies reicht jedoch nicht aus. Es fehlen Rahmenbedingungen, um Batteriezellfertigung in Europa zu skalieren. Die Folge sind erhöhte Abhängigkeiten von Produzenten aus Drittstaaten (insbesondere aus China) und eine erheblich geringere europäische Wertschöpfung. Die Kommission ist mit dem „Battery Booster“ nun einen wichtigen weiteren Schritt zur Etablierung einer europäischen Batteriezellfertigung gegangen, der allerdings nicht ausreichen wird, um die Produktion in der EU substantiell voranzutreiben. Angesichts des erheblichen Investitionsbedarfs, des internationalen Subventionswettbewerbs und bestehender Kosten- und Standortnachteile muss die Europäische Union neue Wege gehen. Nationale Leuchtturminitiativen müssen in europäischen grenzüberschreitenden Industrieallianzen gebündelt werden, um einen europäischen Batteriechampion zu ermöglichen. Die Geschichte von Airbus kann als Vorbild und Antrieb zugleich dienen.
- Europa muss bei Software, Vernetzung und Autonomem Fahren technologisch führend werden. Dafür braucht es gemeinsame europäische Initiativen für Plattformen für Fahrzeugsoftware, KI, Datenräume und Cybersicherheit, grenzüberschreitende Teststrecken sowie bessere Bedingungen für die industrielle Skalierung europäischer Technologieunternehmen. Fehlende Rechtssicherheit bremst aktuell den großflächigen Einsatz und erschwert größere Investitionen der Industrie. Erforderlich ist ein gemeinsames Vorgehen von Staat und Wirtschaft sowie eine Bündelung der bisherigen Einzelprojekte und stärkere Ausrichtung der Regulierung auf Koordinierung, Vernetzung und Praxis-tauglichkeit. Die Verkehrsministerkonferenz beschloss am 27. März 2026 Empfehlungen für bundesweite Modellregionen zum autonomen Fahren, mit Fokus auf Level 4 Anwendungen zur Entlastung des Fachkräftemangels im ÖPNV und auch im Güterverkehr. Zentrale Elemente sind die Bündelung auf wenige strategische Modellregionen, die Abdeckung viel-

fältiger Einsatzszenarien (urban bis ländlich, Linie bis On Demand) sowie ein dreistufiges Vorgehen von Vorbereitung (bis 2027) über Betriebsaufnahme (ab 2028) bis zur dauerhaften Etablierung und Skalierung. Insbesondere bedarf es einer harmonisierten Regulierung, die innovationsfreundlich ist und eine EU-weite Skalierung des autonomen Fahrens ermöglicht. In die Regulierung sollten zentrale Erkenntnisse aus den Modellregionen einfließen.

- Von entscheidender Bedeutung ist es dabei für die drei Autoländer, dass sich neue Technologien auch in etablierten Autoregionen ansiedeln können. Deshalb ist es unerlässlich, dass das europäische Beihilferecht zukünftig mehr Spielräume zulässt und Genehmigungen schnell erteilt werden. Auch etablierte Standorte wie Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen müssen ihre (Groß-) Unternehmen angemessen bei der Transformation und im Bereich der Spitzentechnologien begleiten und unterstützen dürfen. Beihilferechtliche Möglichkeiten, wie sie beispielsweise im Rahmen des CISAF eröffnet wurden, sollten daher auch für andere Wirtschaftszweige gelten. Nur so kann unsere Wirtschaft angesichts der international zunehmenden Subventionen für die Industrie international wettbewerbsfähig bleiben.

IV. Kaufanreize reformieren

- E-Auto-Förderung für Gebrauchte ermöglichen: Bisherige Kaufanreize fokussieren einseitig auf Neuwagen. Der Gebrauchtwagenmarkt ist jedoch entscheidend für die Restwertstabilität und die Bezahlbarkeit der Elektromobilität. Neben dem Neuwagengeschäft muss die E-Auto-Förderung der Bundesregierung auch für gebrauchte Elektroautos geöffnet werden.
- Außerdem sollte der Bund die erneute Auflage eines niederschweligen Investitionsförderprogramms zur Förderung von Investitionen in neue Technologien, Anlagen und Verfahren prüfen.

V. Ladestrompreis senken und Ladeinfrastruktur attraktiv gestalten

- Ladestrompreis senken: Die staatlich veranlassten Preisbestandteile beim Laden (insbesondere Netzentgelte, Abgaben und Stromsteuer) müssen auf das Mindestmaß reduziert werden, um Elektromobilität im Alltag bezahlbar zu halten. Dazu sollte die Stromsteuer für den Ladestrom auf das europarechtliche Mindestniveau abgesenkt werden. Netzentgelte müssen flexibles und netzdienliches Laden belohnen. Es braucht auch mehr Transparenz bei der Gestaltung der Ladepreise, um fairen Wettbewerb zu sichern und die Akzeptanz der Elektromobilität zu erhöhen.
- Europaweiter Ausbau der Ladeinfrastruktur: Das in der AFIR festgelegte Ambitionsniveau reicht nicht aus: Der Netzausbau sowie die Errichtung von (Schnell-)Ladepunkten müssen endlich konsequent und flächendeckend vorangetrieben werden, mit einem expliziten Fokus auf unterversorgte ländliche Regionen und Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge. Gleichzeitig bedarf es zusätzlicher Anstrengungen beim Aufbau der Wasserstofftankinfrastruktur.

VI. Handelspolitik: Level Playing Field und Stärkung der europäischen Souveränität

- Europäische Handelspolitik muss fairen Handel im Rahmen der WTO-Regularien sicherstellen, andernfalls drohen neue Abhängigkeiten und Deindustrialisierung. Um kritische Abhängigkeiten bei Zukunftstechnologien zu vermeiden und die eigene industrielle Basis zu schützen, muss die europäische Handelspolitik konsequent fairen Wettbewerb durchsetzen.
- Europa darf in der internationalen Handelspolitik nicht warten, bis heimische Industrien keine Zukunft mehr haben. Dabei muss eine strategische Souveränität statt Abschottung im Vordergrund stehen. Gleichwohl braucht Europa auch kurzfristige schlagkräftige Antworten auf unfaire Marktverzerrungen. Antisubventionszölle sind dabei kein protektionistischer Alleingang, sondern ein legitimes und regelbasiertes Instrument im Sinne der Welthandelsorganisation (WTO) zur Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen. Die Anti-Subventionsuntersuchungen der Europäischen Kommission müssen in diesem Kontext auch zügig auf PHEV ausgeweitet werden.
- Starke Stimme für fairen Wettbewerb: Europa muss weltweit mit starker Stimme sprechen und auf fairen Wettbewerb drängen. Dabei geht es nicht um Protektionismus und die Abkehr vom freien Handel, sondern um den Schutz unserer strategischen Handlungsfähigkeit. Zugleich muss die EU ihre Exportmärkte diversifizieren, Import-Abhängigkeiten vermeiden, Handelsabkommen mit strategischen Partnern vorantreiben und den Zugang zu Wachstumsregionen weiter verbessern sowie die Innovations- und Wachstumsfähigkeit der europäischen Industrie unterstützen.
- Rasche Entscheidung beim Industrial Accelerator Act: Der vorgeschlagene Industrial Accelerator Act der EU-Kommission muss zügig, aber mit der notwendigen Gründlichkeit beraten werden. Erforderlich sind einerseits maßvolle, aber auch klare, einheitliche und praktikable Local-Content- und „Made with Europe“-Regeln, um europäische Wertschöpfung zu sichern. Dies sollte unter Einbeziehung der EWR- und EFTA-Staaten, Großbritannien und weitere etablierte Partner umgesetzt werden.

VII. Jetzt handeln

Wir fordern von der Bundesregierung und der Europäischen Union ein entschlossenes und zügiges Handeln zur Stärkung der hiesigen Automobilindustrie. Einmal verlorene Marktanteile sind nur schwer wieder zu gewinnen. Ohne die Kombination aus wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen im Heimatmarkt, wirksamen Schutzinstrumenten und fairen Handel im Rahmen der WTO drohen der Automobilwirtschaft irreversible Schäden.